

## 1. 社会実験実施に至る背景

### (1) 背景

宇都宮市の中心市街地は、モータリゼーションの進展や道路整備、消費者のライフスタイルの多様化、また、中心市街地の地価高騰等の影響を受け、人口の郊外部への転出やこれに伴う大規模小売店舗や商業施設・各種公益施設の郊外立地化が展開されるなど、都市機能が郊外に分散化している。

中心市街地の商店街においては、昭和30年代に建築した店舗が老朽化するとともに空き店舗の増加等に伴い魅力に乏しい商店街となりつつあり、総合的な活力の低下が見られる。

市ではこれまで、シンボルロードや釜川などの都市基盤の整備、アーケード設置への助成、商店街が実施するイベントや次代を担う若手後継者の人材育成事業をおこなってきたが、個々の商業集積、商店街における努力では解決が困難な課題が多く見られる。

一方、中心市街地の交通特性に目を向けてみると、大通りなど一部の道路へ自動車交通・バス路線が集中してしまうという都市構造上の問題により、朝夕ラッシュ時における交通混雑が発生するなど、車でのアクセスが困難なことが中心市街地の活性化が思うように進展しないことの一因となっている。同時に、高齢社会や地球環境問題への対応など持続可能な都市づくりに向け、誰もが安全・安心に移動できる交通手段の確保や環境負荷が少ない交通体系の確立が急務である。

市では、こうした中心市街地の状況や課題を踏まえた「中心市街地活性化基本計画」を平成11年3月に策定し、これに基づきながら様々な施策を講じており、中心市街地の活性化に向けては、商業、文化、教育、行政サービスなど多様な機能を活かした魅力づくりとあわせて、

- ・行政業務機能、アミューズメント機能などの複合化した機能集積
- ・都市景観や来て楽しくなるような道路や公園などの都市基盤の整備
- ・都心に人が住む都心居住
- ・都市観光やイベントによる集客
- ・中心市街地の中を自由に移動できる公共交通中心の交通体系の構築

などの推進を目指しているが、更に、都市経済、地域経済の活力増進と市街地環境の改善等を目指した一体的、総合的な取り組みが求められてもいる。

このような状況の中、市では、抜本的な市街地活性化施策の一つとして、市中心部を東西に結ぶ基幹公共交通としてLRTの導入検討を進めているところであり、LRTを活かした中心市街地のまちづくりや中心市街地などにおける今後の自動車交通と公共交通のあり方を探るため、今回、大通りの自動車交通を制限した場合の商店街や周辺道路への影響等を検証する社会実験を実施するものである。

#### 【 平常時の宇都宮市大通り(平成18年10月30日(日)午後3時撮影)】



東進方向(本町交差点方面→大通り一丁目交差点方面)



西進方向(大通り一丁目交差点方面→本町交差点方面)

## (2) 対象路線の位置

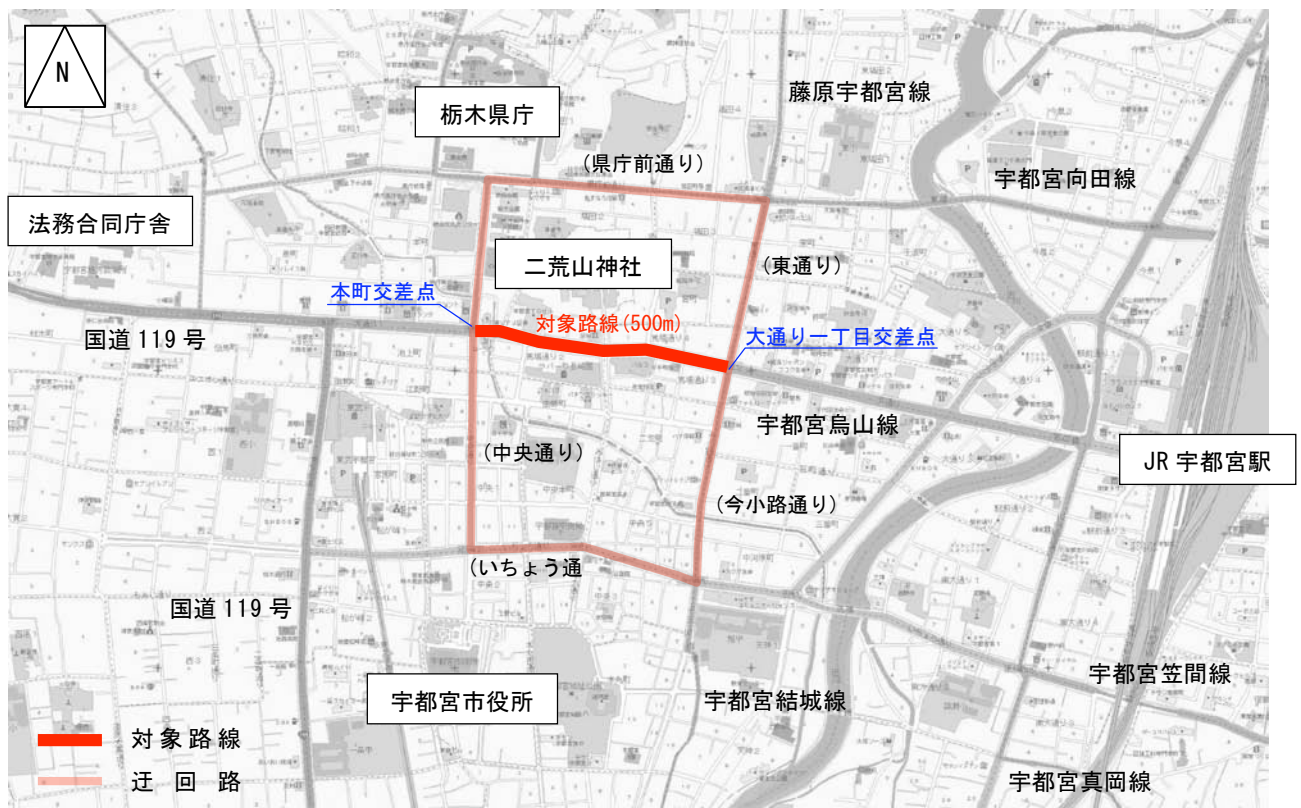
宇都宮市の中心市街地は、国道119号、主要地方道宇都宮烏山線による「大通り」を骨格に、県道宇都宮向田線、主要地方道藤原宇都宮線、同宇都宮結城線、同宇都宮真岡線その他、これらを補完する市道網により格子状のネットワークが構成されている。

宇都宮市の中心市街地を東西に横断する「大通り」は、JR宇都宮駅～二荒山神社～東武宇都宮駅～日光街道を結ぶ、まさに宇都宮市中心市街地の骨格として機能しているが、宇都宮市の都市機能が一点集中する中心部を横断すること、宇都宮城を中心とした城下町であるため中心市街地の周辺では丁字路が多く幅員が十分でないこと、さらには主要な道路が中心市街地から放射状に延びていることなどに起因して、特に朝夕ラッシュ時には都心部及びその周辺道路で慢性的な交通渋滞を引き起こしている。

また、公共交通としては、関東バス、JRバス、東野バスの三社がバス交通を担っており、大通りには片方向で約1,000本/日以上以上の路線バスが運行され、バス路線としても基軸となっている。

今回の社会実験は、このような機能・役割を有する「大通り」の一区分(本町交差点～大通り一丁目交差点間の約500m)を対象に実施するものであり、また、県庁前通り、中央通り、いちよう通り、東通り、今小路通り(全て通称)を「大通り」交通規制の受け皿(迂回路)として位置づける。

### 【 対象路線位置図 】



## 2. 社会実験の内容

### (1) 実験の目的

宇都宮市の中心市街地のまちづくりについて、公共交通の観点から具体的に検証するため、宇都宮市の**センターコア**(\*)である二荒山神社周辺地区の「大通り」において**トランジットモール**を実施し、次の点について検証することを目的とする。

- ① 道路空間を活用した中心市街地の賑わい創出
- ② トランジットモール化(車線規制)による自動車交通や商店街への影響
- ③ 歩行者・自転車・公共交通を中心とした交通体系形成に関する課題

**センターコア**(\*) …「宇都宮中心市街地活性化基本計画」の“目指すべき地域構造”の中で都市核として位置づけられている2つのコアのうち、センターコアについては以下のように設定されている。

《歩行者優先を目指す2核連結型の地域構造》  
 中央都市核【センターコア】(東武宇都宮駅・オリオン通り・二荒神社周辺)とJR駅周辺都市核【JRコア】の2地区を人々が集散する都市核として、当面先導的な機能を集積させ、将来的には2核の拡大により中心市街地全体の一体化を図る。

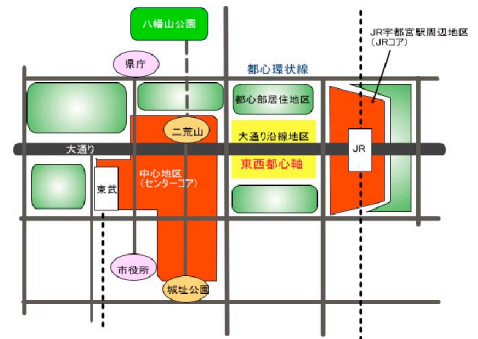
#### 【センターコア】

##### ●センターコアの性格

- ・二荒山神社、東武宇都宮駅を活かした商業・文化・飲食・業務・行政機能の拠点
- ・古くからの中心のイメージを活用

##### ●歩行者優先空間としての整備

- ・回遊性
- ・昼夜問わず楽しめる



出典：http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kikaku/toshinbu/

### (2) 実験の位置づけ

平成11年3月に宇都宮市が策定した「中心市街地活性化基本計画」で示された中心市街地活性化の方針と方向のうち、公共交通体系の整備(中心市街地へのアクセス条件の改善等)に係る方向性について具体的に検討するために、今回の社会実験を実施する。

#### 《宇都宮市中心市街地活性化基本計画》

- 交通機能の整備
- 公共交通体系の整備 (大通りにおけるLRT等の導入)
- 都市核の歩行者優先ゾーン化

#### 《新交通システム導入課題検討委員会(H17)》

- 中心商店街→荷捌き、交通渋滞、車の来店者の減少が心配
- 交通事業者→大通りの車線配分はどうなるのか

#### 《社会実験による検証》

- 道路空間を活用した賑わい創出
- 大通りの車線規制に伴う自動車交通や商店街への影響
- 歩行者・自転車・公共交通を中心とした交通体系の形成

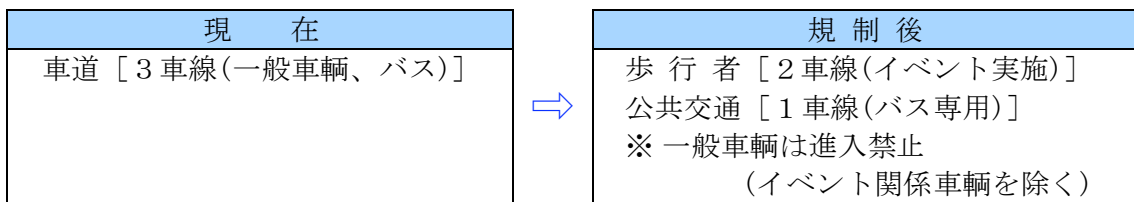
#### 《新交通システム導入課題検討結果で示された中心市街地に係る主な検討項目(対応策の具体化)》

- JR宇都宮駅西側の大通りの車線数・交通規制のあり方
- LRTを導入した大通り空間の具体的なイメージ
- 商店街と公共交通機関が連携した来街者増加方策
- 荷捌きスペースや共同輸配送の検討

**(3) 実験の実施概要**

本社会実験の実施概要は以下の通りである。

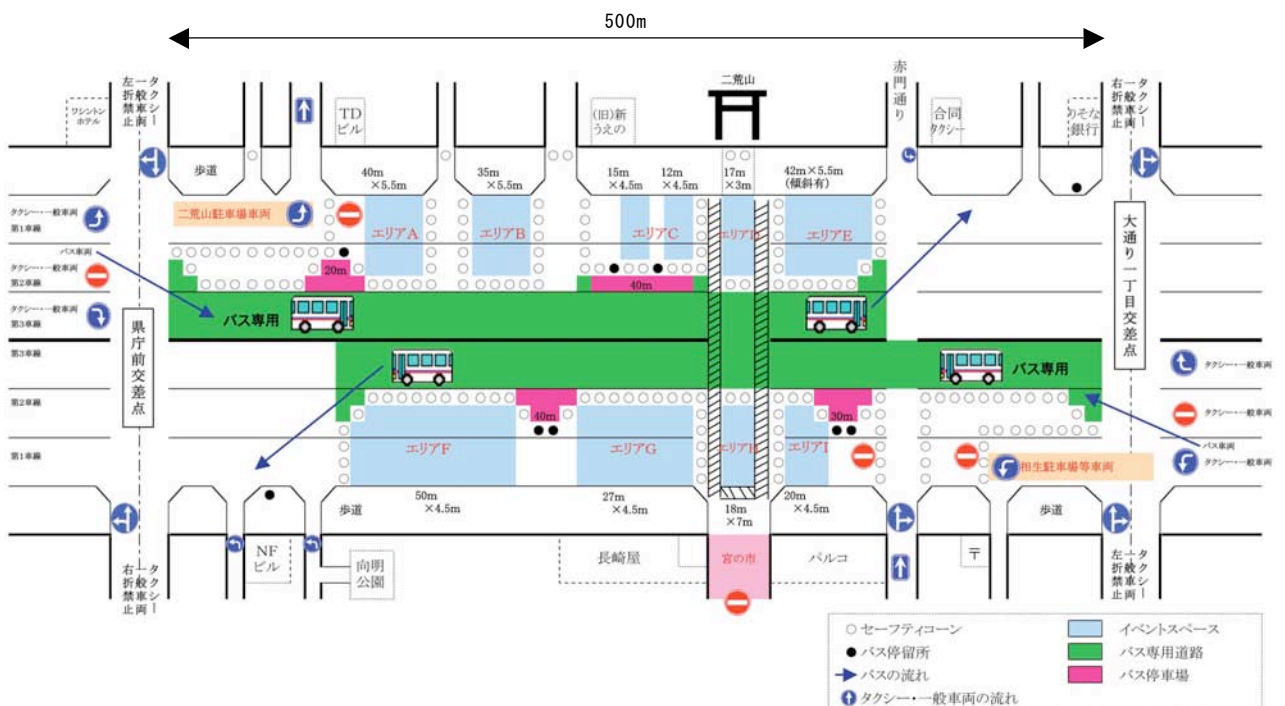
- ① **コンセプト** : 歩いて楽しむまち “うつのみや”
- ② **実施主体** : 大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会、宇都宮市
- ③ **期間** : 平成18年11月4日(土) ~ 平成18年11月5日(日) の2日間
- ④ **時間** : 午前11時00分 ~ 午後3時00分 (4時間)  
交通規制は午前10時00分 ~ 午後4時00分(6時間)
- ⑤ **場所** : 大通り【県庁前交差点 ~ 大通り一丁目交差点(一部区間を除く)】
- ⑥ **内容** : トランジットモール  
一般車輛の通行を規制し、歩行者と公共交通のための道路空間を創出する。



**【 実施イメージ 】**



**【 トランジットモール 道路空間利用(イベント)平面図 】**



(4) 実験の検討・実施体制

今回実施する社会実験のために、商店街・大規模店舗、自治会代表、学識経験者、関係団体、交通事業者、行政機関から構成される**大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会**を設立し、実施計画の検討や準備、運営等に関わってもらうとともに、栃木県警察、宇都宮土木事務所をオブザーバー、市交通政策課が事務局となって、社会実験実施に向けた調整・協議などを行った。

また、より具体的な検討や円滑な進捗を目途に、実行委員会の専門部会として**道路空間活用部会**、**交通規制・公共交通活用部会**を設置し、より具体的な検討などを行った。

実行委員会の構成は下表の通りである。

【 大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会の構成 】

商店街・大規模店舗	バンパ通り商店街、馬場町通り商店街、互運会、馬場通り中央地区市街地再開発組合、パルコ、長崎屋
自治会	中央地区連合自治会、西地区連合自治会、東地区連合自治会
学識経験者	宇都宮大学工学部
関係団体	商工会議所、青年会議所、中心商店街活性化委員会、観光コンベンション協会、まちづくり推進機構、市民活動サポートセンター、市老人クラブ連合会、市障害者福祉会連合会
交通事業者	県バス協会、県タクシー協会、関東自動車、東野交通、ジェイアールバス関東
行政機関	関東運輸局栃木運輸支局、県交通対策課、県都市計画課、市総合政策部、市経済部
オブザーバー	県警本部、中央警察署、宇都宮土木事務所

事務局：宇都宮市総合政策部交通政策課

【 大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会等スケジュール 】

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	備考
庁内検討委員会	▲ 第1回		▲ 第2回		▲ 第3回					▲ 第4回			
実行委員会				▲ 第1回 (7/25)		▲ 第2回 (9/1)	▲ 第3回 (10/12)				▲ 第4回 (2/5)		
委託業務			■ 業者選定・発注							○ 中間報告		○ 報告	
P R ・ 広 報							■						
実施計画策定	■												
交通管理者協議・調整	■												
道路管理者協議・調整	■												
沿道関係者協議・調整	■												
交通事業者等協議・調整	■												
実施日								★ 11/4~5					
効果分析等								■					

## (5) 調査項目と評価内容

### ① アンケート調査

- ・来街者、シャトルバス、パーク&バスライド・サイクル&バスライド(以下、「P&BR・C&BR」という。)利用者、商店主(沿道商業者+周辺部商業者)、交通事業者に対してアンケート調査・ヒアリング調査を実施し、回収結果をもとに定量的評価(数値的:客観的評価)、定性的評価(自由意見:主観的評価)を行う。
- ・来街者、シャトルバス・P&BR・C&BR利用者に対しては、来街目的、滞在時間、交通手段について[通常]の場合と[当日]の場合のそれぞれに対して質問し比較する。(平成18年11月4日・5日に実施)
- ・また、商店主・交通事業者に対しても、来店客数(利用客数)、売上げ額(運賃収入)、客層について[通常]の場合と[当日]の場合のそれぞれに対して質問し比較する。(平成18年11月17日~11月27日に実施)
- ・その他、来街者、シャトルバス・P&BR・C&BR利用者、商店主に対して「大通りにぎわいまつり」の印象を質問するとともに、情報の入手先などについて質問する。
- ・商店主(沿道商業者+周辺部商業者)、交通事業者に対しては、上記の定量的評価の他に、お客様(及び配送業者・バス運転手)などの反応や意見などを収集するために自由意見の項目を設け、定性的評価として整理する。

### ② 交通量調査

- ・社会実験の2日目に、大通り周辺の主要交差点(県庁前通り、大通り、いちょう通りにおける計9箇所の交差点)において交通量調査、渋滞長調査、旅行速度調査を実施するとともに、歩行者交通量調査を大通り2箇所、オリオン通り1箇所の計3箇所で実施する。
- ・交通量調査、渋滞長調査については、栃木県が平成17年3月12日(日)に実施した「大店特区に係る宇都宮市内交通量調査」結果との比較を行い、交通規制による周辺交通流への影響度を整理・把握する。
- ・旅行速度調査については、社会実験実施前の平成18年10月30日(日)に調査した結果と比較し、自動車走行に対する交通規制の影響度を整理・把握する。
- ・歩行者交通量調査については、宇都宮市・宇都宮商工会議所が平成17年7月24日(日)に実施した「商店街通行量実態調査」の調査箇所と同じ地点3箇所を抽出して実施し、各種イベントの実施に伴う歩行者交通量の変化などを整理・把握する。
- ・公共交通に係る調査としては、バスの定時性や乗降客数調査を実施し、交通規制やイベントの実施などによりバス交通が受ける影響などを整理・把握する。

### ③ 大気環境調査

- ・交通規制による自動車交通量の減少などに伴い、大通り沿線における大気の様子がどのように変化するのか、環境基準、宇都宮市既往調査結果と比較する。
- ・比較する物質は、特に自動車交通量に影響を受ける物質として二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)を取り上げるほか、その他の物質として二酸化硫黄(SO<sub>2</sub>)、二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)、一酸化炭素(CO)、浮遊粒子物質(SPM)、非メタン炭化水素(NMHC)の5項目で比較する。

#### 【 調査・評価(検証)内容 】

評価(検証)内容	調査項目
① バスの利便性向上	・ 旅行速度調査
② 自動車交通の変化	・ 交通シミュレーション ・ 交通量調査(周辺道路)
③ 歩行者交通の変化	・ 歩行者交通量調査(大通り、オリオン通り)
④ 環境の変化	・ 大気環境調査(CO <sub>2</sub> 、SO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、CO、SPM等)
⑤ 商店街への影響(来客数、荷捌等)	・ アンケート調査 (来街者、商業者、交通事業者)
⑥ イベント・オープンカフェ等のにぎわい創出の効果	
⑦ 施策の満足度	
⑧ その他	

### 3. 実験の状況

#### 1. まつり全体



パルコ宇都宮店上階より本町交差点方面を望む/外側2車線(第1・第2走行帯)に出店ブースが並び、中央1車線(第3走行帯)をバスが運行する。大通り南側はアーケードで様子が見えないが北側と同様多くの人がイベントを楽しんだ。

#### 2. バス停留所/馬場町



二荒山神社前交差点の馬場町停留所付近の様子/イベントエリア内で唯一歩行者が横断できる交差点であるため歩行者数が多く、歩行者の安全確保のため誘導員の配置や信号現示の変更(歩行者青時間の延長)等が行われた。

#### 3. バス車窓



大通りを走行中のバスから見た様子/東西方向青現示中は歩行者の安全を確保するため4名の誘導員が配置され、オープンカフェなどはカラーコーン・バー・植栽で仕切った。

#### 4. 二荒山神社前



二荒山神社前のオープンカフェの様子/横断歩道に囲まれた空間だが多くの人が座り休憩していた。また、アンケート記入台や回収箱が設置され2日間とも有効に活用されていた。

#### 5. 商工会議所青年部ブース



活気を見せる青年部ブースの様子/青年部による様々な料理や食材等が販売されており、常に買い求める人々で賑わっていた。また、購入した人たちの多くが、歩道の段差や敷地内のベンチなどに腰かけ、飲食していた。

#### 6. 栃木県バス協会ブース



公共交通エリア前の様子/栃木県バス協会の協力のもと、バスに関する様々な展示が行われ、パンフレット、パネル、体験コーナーなどが用意された。



### 7. 栃木県警察ブース



栃木県警察によるパトカー等の展示の様子/  
二荒山神社前交差点の西側にブースを確保し、  
高速道路交通警察隊の車輛や白バイなどの展示  
が行われ、子供も大人も興味深く見ていた。

### 8. 中央消防署ブース



働く車エリアの様子/  
人気のはしご車などの消防車輛が展示されたほ  
か、子供たちが消防士の服を記念撮影。隊員  
たちも親切丁寧に対応してくれた。

### 9. 商工会議所青年部ブース (LRT の紹介)



商工会議所青年部による LRT の紹介の様子/  
子供たちが乗務員になりきって記念撮影。LRT 絵  
画展ともども子供連れの親子で賑わっていた。

### 10. 休憩スペース



バス走行帯と仕切られた休憩スペースの様子/  
緑色のカラーコーン・バーや観葉植物によって  
目隠しされた休憩スペースはバス走行の圧迫感  
もなく、利用者が絶えなかった。

### 11. パルコ宇都宮店/カフェブース



パルコ前のカフェブースの様子/  
平常時は交差点であるにもかかわらず席が空く  
ことがなかったカフェ・軽食ブースでは、快適  
かつ安心して休憩することができた。

### 12. パルコ宇都宮店/フリーマーケットブース



パルコ前のフリーマーケットの様子/  
パルコ前の歩道では若者が中心となったフリーマ  
ーケットが開催されて活況を呈し、歩道上に人  
があふれていた。